

Vergaderjaar 2024–2025

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 472**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2024

Met deze brief informeer ik de Kamer over het Meerjarenprogramma terugsluis vrachtwagenheffing 2026–2030. Zoals vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Dit meerjarenprogramma beschrijft de besteding van deze terugsluis voor de periode 2026–2030.

### **Totstandkoming**

Het meerjarenprogramma is door een uitvoerig proces tot stand gekomen. Al in september 2021 tekenden de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN met de toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat de bestuursovereenkomst terugsluis vrachtwagenheffing. Deze partijen concludeerden gezamenlijk dat verduurzaming en innovatie van de vervoerssector een maatschappelijk breed onderschreven doel is. In de bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de totstandkoming van het meerjarenprogramma. In de daaropvolgende jaren is in samenwerking met de vervoerspartijen en met nauwe betrokkenheid van andere stakeholders een eerste concept-meerjarenprogramma voor de jaren 2026–2030 opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma is in de zomer van 2023 opengesteld voor een internetconsultatie. Hierop zijn 36 reacties ingediend, waarin in grote mate steun is uitgesproken voor de te nemen maatregelen op het gebied van verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.<sup>1</sup>

### **Inhoud Meerjarenprogramma**

De reacties op het concept-meerjarenprogramma gaven geen aanleiding tot grote wijzigingen in het programma. Wel zijn de maatregelen uit het concept-meerjarenprogramma het afgelopen jaar verder uitgewerkt. Het

<sup>1</sup> [www.internetconsultatie.nl/terugsluis\\_vrachtwagenheffing](http://www.internetconsultatie.nl/terugsluis_vrachtwagenheffing)

definitieve meerjarenprogramma bestaat uit de volgende vijf maatregelen, die de transitie naar een duurzame en innovatieve vervoerssector ondersteunen:

1. Aanschafsubsidieregeling Zero Emissie Trucks (AanZET) – subsidie voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Deze regeling is afgelopen jaren al meermaals met succes opengesteld.
2. Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) – subsidie voor advies over óf de aanleg van laadinfrastructuur voor o.a. elektrische vrachtwagens. Deze regeling is afgelopen september voor het eerst opengesteld.
3. Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM) – subsidie voor het aanschaffen van waterstofvrachtwagens en het aanleggen van waterstof-tankstations. Deze regeling is in de zomer van 2024 voor het eerst opengesteld.
4. Project Electric Road Systems (ERS) – onderzoek naar de haalbaarheid van ERS (al rijdend opladen van een elektrische vrachtwagen, bijvoorbeeld met een bovenleiding) als aanvulling op het stilstaand opladen.
5. Stimulering Logistieke Efficiëntie – meerdere maatregelen met als doel de efficiëntie in de logistieke keten te verbeteren, zoals een subsidieregeling en voorbereiding van de toelating van de Super EcoCombi (een extra lange vrachtwagen).

Naast een beschrijving van de maatregelen bevat het meerjarenprogramma een verdeling van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing over de verschillende maatregelen. In totaal is in de jaren 2026–2030 ruim € 1,6 miljard beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Het grootste deel van deze middelen wordt ingezet voor het elektrificeren van vrachtwagens, met de regelingen AanZET en SPriLa.

De voorgestelde budgetreeksen voor de verschillende maatregelen staan in een voorlopig ritme. Bij het opstellen is zo goed als mogelijk rekening gehouden met technologische ontwikkelingen, het absorptievermogen van de markt en andere factoren om een doeltreffende en doelmatige besteding te realiseren. De ontwikkelingen gaan echter snel en zijn lastig te voorspellen. Een aantal maatregelen uit het meerjarenprogramma is bovendien nog in ontwikkeling. Daarom zal bij de budgettaire verwerking van het meerjarenprogramma bij de Voorjaarsnota 2025, in samenspraak met het Ministerie van Financiën, bekeken worden of bijstelling van de budgetreeksen naar aanleiding van onder andere de lessen uit de openstellingen of nieuwe ontwikkelingen noodzakelijk is.

In het meerjarenprogramma is ten slotte ook aandacht voor de monitoring en evaluatie van de verschillende maatregelen welke gedurende de looptijd reden kunnen zijn voor aanpassing van het meerjarenprogramma. Een doelmatige en doeltreffende besteding van de middelen staat immers voorop.

Conform de Wet vrachtwagenheffing en de afspraken uit de bestuurs-overeenkomst is het meerjarenprogramma recent besproken met de drie vervoerspartijen. Zij hebben in dat gesprek hun steun uitgesproken voor het meerjarenprogramma.

### **Effectstudie**

In de Wet vrachtwagenheffing is vastgelegd dat het meerjarenprogramma zichtbaar moet maken in welke mate de maatregelen bijdragen aan de verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Daarom zijn de effecten van de maatregelen onderzocht door onderzoeksbureau Panteia.

De effectstudie laat zien dat er in 2030 naar verwachting ruim 14.000 emissievrije vrachtwagens extra, bovenop de zelfstandige groei van 13.000 emissievrije vrachtwagens, rondrijden. Daarnaast wordt door de maatregelen in het meerjarenprogramma 1 Mton CO<sub>2</sub> bespaard, neemt de uitstoot van stikstof (NO<sub>x</sub>) met 675 ton af en vermindert de uitstoot van fijnstof (PM<sub>10</sub>) met 19 ton. Als gevolg van de maatregelen voor logistieke efficiëntie worden er 90 miljoen minder voertuigkilometers gereden. Ook na 2030 hebben de maatregelen van het meerjarenprogramma nog effect. Denk bijvoorbeeld aan voertuigen die pas in 2031 op de markt komen, maar wel al in 2030 via AanZET zijn gesubsidieerd of aan de vermindering van gereden kilometers door efficiëntie-inspanningen, die in 2030 of eerder zijn ingezet en waarvan de resultaten na 2030 nog merkbaar zijn. Deze effecten komen bovenop de effecten van de vrachtwagenheffing zelf. Ook de heffing zelf draagt bij aan de verduurzaming van het wagenpark, doordat het tarief wordt gedifferentieerd naar de uitstoot van het voertuig.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener